Nr. 45 April 1981

Der Verbinder

Hauszeitung für die Mitarbeiter der Firmen
Accumulatoren-Fabrik Oerlikon, Plus AG Aesch-BL, Alban Accessoires AG Aesch-BL und EMAFO Schlieren

In «eigener» Sache

Der Verbinder

Der Verbinder Nr. 45

Die Hauszeitung erscheint jährlich viermal.

Hauszeitung für die Mitarbeiter und Angehörigen der Firmen: Accumulatoren-Fabrik Oerlikon, 8050 Zürich, Plus AG, 4147 Aesch BL, Alban Accessoires AG, 4147 Aesch BL, Emafo AG, 8952 Schlieren

Redaktion:
P. Gees (Plus)
Tel. 061 72 36 36,
intern 21
B. Zürni (AFO)
Tel. 01 311 84 84,
intern 335

Redaktionsschluss für Nr. 46: 17. Juni 1981

Beiträge bitte an die Redaktion richten.

Fotos in dieser Nummer: JPC, Trepper, Tronicar, Salon Genf, B. Zürni

Druck:
Speich AG, Zürich

«Informieren Sie sich rechtzeitig über Ihre berufliche Vorsorge, wenn Sie sicher sein wollen, dass Sie nach der Pensionierung Ihren gewohnten Lebensstandard beibehalten können.» Unter diesem Untertitel erschien in der Februar-Ausgabe von «Das Beste» ein Beitrag von Arnold Schneiter, stellvertretender Direktor der Winterthur-Leben.
Vor 40 Jahren existierten gut ausgebaute Pensionskassen fast nur bei grösseren Unternehmungen (Gründung der Fürsorgestiftung AFO: 1922!) und öffentlich-rechtlichen Institutionen. Heute verlassen sich etwa 1,6 Millionen oder rund 65 Prozent der Erwerbstätigen in unserm Land auf eine berufliche Vorsorge (zweite Säule), die zusammen mit der AHV (erste Säule) und individueller Vorsorgemassnahmen (dritte Säule) das Beibehalten des gewohnten Lebensstandards nach der Pensionierung gewährleisten soll.
Doch wie gut wissen Sie über Ihre zweite Säule Bescheid? Sehen Sie Ihre Finanzlage im Alter klar genug? Haben Sie an Gefahren wie Inflation gedacht?
Damit man weiss, was einen erwartet, orientierte kürzlich die Plus an einem Informationskurs über die Altersvorsorge. Wir fanden dies so interessant und enorm wichtig, dass wir beschlossen, in unserer nächsten Ausgabe des «Verbinders» diesem Thema einen grösseren Platz einzuräumen. Wir empfehlen Ihnen daher, dem kommenden «Verbinder» besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Inhaltsverzeichnis

Impressum 2
In eigener Sache 2
Zu unserem Titelbild 2

Gschäftsleitung
Auszug aus dem Bericht des Verwaltungsrates der AFO an die ord. GV der Aktionäre 3

Verkauf
Die wartungsfreie Starterbatterie 4
La batterie de démarrage sans entretien 6
Das neue LW-Verzeichnis 9
Nouvelle liste des camions 9
Liqui Moly 10
Tecnocar Filter 11

Betrieb
Unsere Abteilung Maschinen- und Vorrichtungsbau 12

Wissenswertes
Neues vom Auto-Salon Genf 14

Betriebliches Vorschlagswesen
Die ersten Vorschläge 1980/81 16

Sport–Hobby–Freizeit
FC AFO 17

Angestelltenvereinigung
Protokoll der 23. GV 18

Personalnachrichten
Lehrabschlussprüfung 19
Wir stellen vor 19
Jubilare 20
Geburten 20

Betriebskrankenkasse
Voranzeige GV 20

Seniorenecke
Monatshock 20

Zu unserem Titelbild

Wehmütige Erinnerungen oder Ausschlachten einer Grossaktion zu Werbezwecken? Weder das eine noch das andere! Aber gerade jetzt – im Jahr der Behinderten – finden wir es richtig, auch an dieser Stelle an unsere oftmals mit einem scheelen Seitenblick bedachten Mitmenschen zu denken. Dank grosszügiger Unterstützung seitens der Industrie – auch von Oerlikon – war es den Behinderten vergönnt, an der Grün 80 bequem und sicher die Ausstellung im Rollstuhl-Huckepack-Elektromobil zu geniessen.

OERLIKON BATTERIE

Auszug aus dem Bericht des Verwaltungsrates der AFO an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre

Allgemeines
Die Konjunktur in der Schweiz nahm 1980 bei vergleichsweise stabilen Wechselkursen einen günstigen Verlauf, wobei die grössten Impulse, wie schon im Vorjahr, vom Investitionsbereich ausgingen. Allerdings begannen sich im zweiten Halbjahr da und dort Abschwächungssymptome zu zeigen. Auch muss die anziehende Teuerung, die der Schweiz wieder eine Inflationsrate von rund 5 Prozent brachte, als erstes neues Warnsignal gesehen werden.
Die Accumulatoren-Fabrik Oerlikon verzeichnete insgesamt wiederum eine positive Geschäftsentwicklung, die besonders durch den erfreulichen Bestellungseingang und -absatz in der Sparte Industrie getragen war.
Der konsolidierte Gruppenumsatz erreichte 55,4 Mio. Franken. Er liegt um 3,5 Mio. Franken oder 6,7% über dem Vorjahr. Während der Gewinn ungefähr umsatzproportional gestiegen ist, hat sich der Cash-flow wegen einmaliger Erträge aus der Veräusserung von zwei Liegenschaften in St. Gallen und Münchenstein gegenüber 1979 verbessert. Anderseits sind höhere Abschreibungen auf Investitionen sowie Rückstellungen für Verlustrisiken vorgenommen worden.
Die erneute Erdölverteuerung brachte bei verschiedenen Rohstoffen weitere Preissteigerungen. Hingegen lagen die Bleipreisnotierungen tiefer als im Vorjahr, weshalb die eigenen Vorräte an Weichblei wieder aufgebaut wurden.
Auch 1980 wurde die interne Ausbildung von Kader und Aussendienst-Mitarbeitern intensiv weitergeführt. Wegen der angespannten Arbeitsmarktlage war die Rekrutierung von qualifiziertem Personal erschwert.
Das vergangene Jahr war durch hohe Investitionsanstrengungen gekennzeichnet. So wurde die neue Schachtofenanlage fertiggestellt und dem Betrieb übergeben. Bereits die erste Verhüttungsperiode erbrachte die geplante Tagesleistung Werkblei. Mitte Jahr wurde die seit über 10 Jahren in Betrieb stehende EDV-Anlage UNIVAC 9200 durch das moderne, leistungsfähige und ausbaubare Nachfolgesystem UNIVAC 90/30 ersetzt. Die Filiale Luzern wurde an einen günstigeren Standort verlegt.
Zur Stärkung des Bereiches Stromversorgung wurde eine Zusammenarbeit mit Lumipart AG, Olten, vereinbart. Zu diesem Zweck hat die Accumulatoren-Fabrik Oerlikon eine Beteiligung an Gutor AG, Gutor Anlagen- und Immobilien AG, beide in Wettingen, sowie Menor AG in Dottikon erworben und die Führungsverantwortung bei der Gutor AG übernommen. Durch die erwarteten Rationalisierungs- und Synergieeffekte werden damit für den Bereich Stromversorgung bessere Wachstumschancen eröffnet und die Wettbewerbsfähigkeit gefestigt.
Die Tochtergesellschaft EMAFO AG, deren Tätigkeitsgebiet Fahrzeugwaschanlagen und Garageneinrichtungen umfasst, konnte ihre Verkäufe auf diesem sehr hart umkämpften Markt deutlich erhöhen.

Absatzentwicklung
Bei den Starterbatterien gestaltete sich der Verkauf schwieriger als 1979, so dass stückmässig die Vorjahreszahlen nicht, frankenmässig die Vorjahresumsätze nur knapp erreicht wurden. Die Folge davon war ein gewisser nicht budgetierter Lageraufbau. Die weltweite Rezession in der Automobilindustrie hatte entsprechend negative Auswirkungen auf die Nachfrage nach Batterien, was zu weiteren Überkapazitäten und Preiskämpfen in der Branche geführt hat, von denen vor allem das Exportgeschäft betroffen wurde, während die Position im Inland gehalten werden konnte.
Demgegenüber weist das Accessoires-Geschäft, zum Teil dank neuer Artikel, eine positive Entwicklung auf.
Auftragseingang und Warenausgang sowohl bei den Industriebatterien wie im Bereich Stromversorgung konnten dank der guten Binnenkonjunktur auf dem Investitionsgütersektor deutlich erhöht werden. Einen zusätzlichen Auftrieb brachte die neue Generation von Traktionsgleichrichtern, welche unter der Bezeichnung «Compatrac» auf dem Markt lanciert worden ist.

Aussichten 1981
Die schlechtere internationale Wirtschaftslage wird sich vermutlich hemmend auf das Exportgeschäft auswirken, während in der Schweiz im ersten Halbjahr noch keine Rückbildung erwartet wird. Bei konstanter Teuerungsrate und ständig überwachter Kostenentwicklung rechnet die Geschäftsleitung auch 1981 mit einem befriedigenden Ergebnis. Der scharfe Wettbewerb auf dem Autobatteriesektor wird anhalten. Gestützt auf die befriedigenden Auftragsbestände in der Sparte Industriebatterien darf gesamthaft eine gute Absatzentwicklung erwartet werden.

Verwaltungsrat und Geschäftsleitung danken den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren Einsatzwillen und die erbrachten Leistungen.

Im Auftrag des Verwaltungsrates:
K. Eigenheer, Präsident

OERLIKON BATTERIE **Plus**

Neu am diesjährigen Auto-Salon Genf

Die wartungsfreie Starterbatterie

Es war im Jahre 1863, als das erste Auto mit damals noch gasbetriebenem Verbrennungsmotor durch die Strassen von Paris ratterte. Bis auch das erste mit Benzin betriebene Fahrzeug seine Jungfernfahrt antreten konnte, dauerte es nur kurze sieben Jahre. Schlag auf Schlag demonstrierte die aufblühende Technik ihren Nutzen auch auf dem Gebiet der Automobilherstellung. Nebeneinander wurden sowohl die technischen Raffinessen wie auch die Vorteile des Komforts weiterentwickelt. So feierte das erste Auto mit geschlossenem Aufbau, der vor Regen und Wind Schutz bot, 1898 sein Debüt. Man nannte ihn einen Zylinderhut auf Rollschuhen.
Ohne Wartung ging es schon damals nicht: noch vor Beginn unseres Jahrhunderts wurde in Bordeaux die erste Garage eröffnet. Mit der wachsenden Bedeutung der Zuverlässigkeit des Automobils wird heute viel Gewicht darauf gelegt, die Wartungsarbeiten möglichst gering zu halten – dies auch im Hinblick auf die einzelnen Aggregate, von denen die Fahrtüchtigkeit unmittelbar abhängt. Ein bedeutender Schritt in dieser Richtung konnten Oerlikon und Plus am diesjährigen Salon präsentieren: die wartungsfreie Autobatterie.

Neue Perspektiven auf dem Batteriemarkt

Die Autobatterie, der Fachmann nennt sie Starterbatterie, hat in den vergangenen Jahren eine rapide Entwicklung durchgemacht. Von der konventionellen Batterie führte der Weg über die wartungsarme bis zur wartungsfreien Batterie. Noch bevor sich internationale Gremien über die Definition der wartungsfreien Batterie geeinigt haben, ist diese bereits drauf und dran, den Markt zu erobern. Für den Automobilisten jedenfalls bedeutet die wartungsfreie Starterbatterie eine Befreiung von sämtlichen Wartungsarbeiten während der ganzen Betriebsdauer. Er muss also weder Wasser nachfüllen noch irgendwelche andere Wartungsarbeiten vornehmen.

Das Ladesystem der Starterbatterie

Bei wartungsarmen Batterien handelt es sich durchwegs um Bleiakkumulatoren, die in ihren Plattensätzen elektrische Energie in Form von chemischer Energie gespeichert enthalten.
In jedem Fahrzeug befindet sich eine kleine Elektrizitätszentrale. Sie besteht aus Lichtmaschine oder Alternator (Dynamo), Regler und Speicher. Die Lichtmaschine liefert während der Fahrt den elektrischen Strom, der bei einer bestimmten Reglerspannung in den Elektrizitätsspeicher (Batterie) hineingeladen wird oder für andere Zwekke wie Beleuchtung, Ventilator, Heckscheibenheizung, Radio, Horn usw. verwendet wird. Ausserdem ist noch ein Elektromotor vorhanden, der beim Startvorgang die benötigte Energie zum Andrehen des Motors der Batterie entnimmt.
Während der Fahrt wird die Batterie dauernd geladen, damit sie sich stets in vollgeladenem Zustand befindet und auch nach längeren Pausen einen einwandfreien Start des Motors erlaubt. Der Regler sorgt dafür, dass bei der Ladung der Batterie die Überladung möglichst gering gehalten werden kann. Eine minimale Überladung schadet der Batterie zwar nicht, verursacht aber eine geringe Zersetzung des Wassers. Es entsteht ein Gasgemisch von Wasserstoff und Sauerstoff, das die Batterie über die Ent-

gasungsöffnungen verlässt. Das Geheimnis der «wartungsfreien» Batterie besteht darin, dass sie sehr wenig Wasser verbraucht und nur eine sehr geringe Selbstentladung aufweist. Dieses Ziel ist auf zwei verschiedene Arten zu erreichen; deshalb gibt es auch zwei Systeme von wartungsfreien Batterien.

Von der wartungsarmen zur wartungsfreien Batterie

Jede Batterie, die in stärkerem Masse Gas entwikkelt – sei es während der Ladung oder infolge Selbstentladung bei abgestelltem Motor, verliert Wasser – muss gewartet werden. Wartungsfreie Batterien verlangen deshalb als erstes eine Reglerspannung, die dem verwendeten Batteriesystem genau angepasst ist. Dies allein genügt aber noch nicht. Bestimmte Metalle, die aus den Plattensätzen herausgelöst werden, erhöhen die Selbstentladung. Ein solches Metall ist Antimon, das bei den heutigen Bleiakkumulatoren als Härtungsmittel für die Bleilegierungen dient, aus denen die Plattengitter bestehen. Der Antimongehalt wurde deshalb in den letzten Jahren laufend gesenkt, was zu den **wartungsarmen** Batterien führt, die seit rund 3 Jahren im Gebrauch sind und sich gut bewährt haben. Sie weisen gegenüber früher eine längere Lebensdauer, eine geringere Selbstentladung und einen geringeren Wasserverbrauch auf. Trotzdem kann man bei Bedarf entsalztes Wasser nachfüllen. Zu diesem Zweck verfügen auch wartungsarme Batterien über geeignete Einfüll- und Verschlussstopfen. Wartungsfreie Batterien hingegen haben lediglich Öffnungen für die Entgasung, aber keine Öffnungen für ein Nachfüllen von entsalztem Wasser.

Die wartungsfreie Batterie nach US-Norm (US-Batterie)

Das erste System wartungsfreier Batterien kommt aus den USA. Die Plattengitter werden auf der Basis einer Blei-Calcium-Zinn-Legierung hergestellt – entweder aus Streckmetall oder gegossen. Der Wasserverbrauch ist bei richtiger Reglereinstellung sehr gering, und die Selbstentladung ist mit den üblichen Prüfverfahren (z.B. DIN 72 311, Teil 107) nicht feststellbar.

Solche Batterien lassen sich aber nicht ohne weiteres in Fahrzeuge, wie sie heute auf dem Markt sind, einbauen. Sie sind dort erforderlich, wo der Automobilhersteller die entsprechenden Anpassungen vorgenommen hat und eine solche Batterie vorschreibt.

Die wartungsfreie US-Batterie verlangt als Ausgangsmaterial reines Hüttenblei. Dies und die notwendigen Einrichtungen für den veränderten Produktionsablauf, machen wartungsfreie US-Batterien etwas teurer als bisherige Batterien.

Die wartungsfreie US-Batterie ist nicht zyklenfest, d.h., die Batterie verträgt nur eine geringe Anzahl von Tiefentladungen. Durch das Fehlen von Antimon in der Legierung entfällt die verfestigende Wirkung auf die aktive Masse der positiven Platten. Für Personenwagen und Lastwagen, bei denen normalerweise keine Tiefentladungen stattfinden, sind wartungsfreie Batterien nach US-Norm sehr gut geeignet. Ihre Lagerfähigkeit in gefülltem Zustand beträgt 9 bis 12 Monate.

Die wartungsfreie Batterie nach DIN

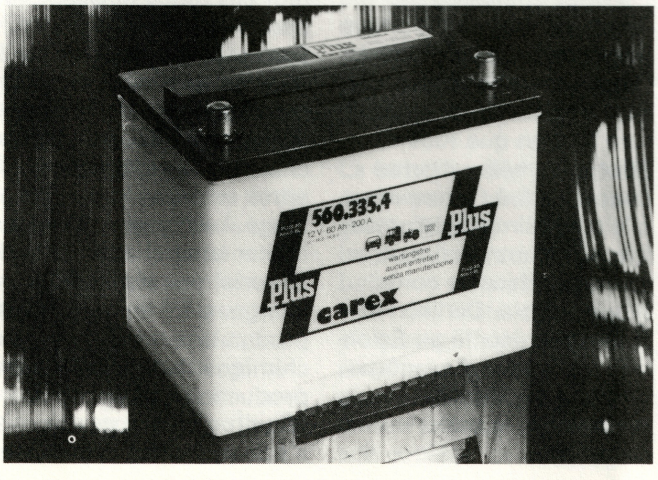
Die meisten europäischen Batteriefabrikanten sind der Auffassung, dass die wartungsfreie Batterie nach US-Norm die Wünsche der Batteriebenützer nicht optimal erfüllt. Vor allem wird die schlechte Zyklenlebensdauer beanstandet, da es häufig vorkommt, dass Batterien aus irgendwelchen Gründen stärker entladen und daher wieder aufgeladen werden müssen. Ausserdem sind die Bleivorkommen beschränkt.

Aus diesen Gründen wurde die wartungsfreie Batterie nach DIN mit Niedrigantimon-Legierungen entwikkelt. Wasserverbrauch und Selbstentladung sind bei richtiger Reglereinstellung zwar etwas höher als bei den Batterien nach US-Norm, dafür können sie trocken geladen ausgeliefert werden und sind in diesem Zustand jahrelang lagerfähig. Sie sind zyklisierbar – also auch für über hundert Tiefentladungen geeignet, und ihr Wasservorrat genügt bei richtiger Reglereinstellung praktisch für die gesamte Lebensdauer. In besonderen Fällen kann in Werkstätten mit einem geeigneten Werkzeug der Verschluss geöffnet und Wasser nachgefüllt werden.

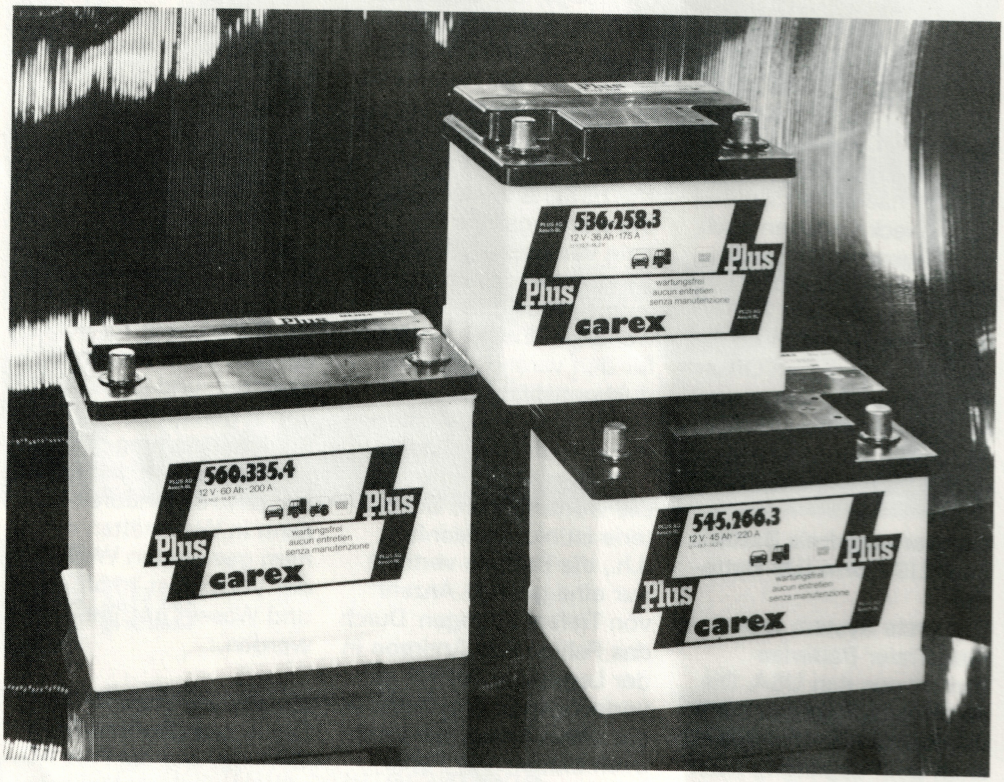
Blick in die Zukunft

Die Accumulatoren-Fabrik Oerlikon und die Plus AG, als grösste Unternehmen der Branche in der Schweiz, haben beide Systeme wartungsfreier Batterien eingehend geprüft. Sie sind in der Lage, dem Kunden beide Alternativen in einer ausgewählten Typenzahl anzubieten. Dabei ist zu beachten, dass die wartungsfreie Batterie nach US-Norm für Personenwagen verwendet werden sollte, die vom Hersteller in der Erstausrüstung dafür vorgesehen sind. Ein Hinweis für den Batterieverkäufer: Reglerspannungen über 14,2 Volt verlangen nach wartungsfreien Batterien nach US-Norm. Für Reglerspannungen unter 14,2 Volt sind wartungsfreie

Die wartungsfreie Batterie nach US-Norm.
La batterie sans entretien aux normes américaines.



Batterien nach DIN besser geeignet.
Nach den internationalen Normen für wartungsfreie Starterbatterie CEI 4224 vom 30. Oktober 1980 «hängt die Notwendigkeit des Unterhalts nicht nur von der Batterie ab, sondern auch von ihrer Umgebung: Unterbringung im Fahrzeug, Ladesystem, Klima usw». Dem Käufer einer neuen Batterie wird empfohlen, seine Entscheidung unter Berücksichtigung aller Umstände zu treffen und sich bei seinem Garagisten oder Autoelektriker eingehend zu informieren.



Une toute grande nouveauté au Salon d'Auto 81

La batterie de démarrage sans entretien

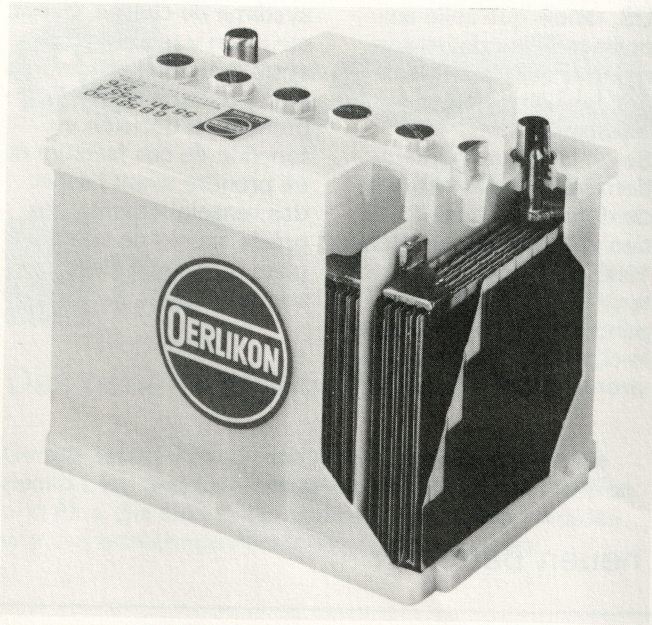
C'était en 1863. La première voiture automobile à explosion à gaz toussotait par les rues de Paris. Il n'a fallu que sept années d'attente pour voir circuler le premier véhicule à essence. A partir de ce moment, la technique n'a eu cessé de développer ce mode de transport; d'abord dans le domaine de la construction des voitures particulières, puis dans sa technique et dans le développement de son confort.

En 1898 apparût ainsi la première conduite intérieure, une voiture automobile entièrement carrossée, munie d'un toit protégeant les occupants des intempéries. Ceux qui s'en moquaient l'appelaient le chapeau claque à roulettes.

A cette époque déjà, on ne pouvait se passer d'entretien; le premier atelier pour automobiles de l'histoire s'est ouvert à Bordeaux juste avant l'orée du siècle. Depuis, on attend toujours plus de fiabilité de sa voiture, si bien que tous les efforts d'amélioration se concentrent à l'heure actuelle sur la simplification des travaux d'entretien, que ce soit des véhicules ou de leur agrégats. Oerlikon et Plus ont présenté au Salon une réalisation d'avant-garde dans ce domaine de recherches: la batterie sans entretien.

Perspectives toutes nouvelles sur le marché des batteries
La batterie d'auto, que le spécialiste appelle batterie de démarrage, au suivi au cours de ces dernières années un développement rapide. Pour l'automobiliste, la batterie sans entretien signifie sa libération de toutes les servitudes d'entretien pendant toute la durée de service de la batterie: plus d'appoint d'eau, plus d'autres contrôles à faire.

Le système de charge des batteries de démarrage
Ces batteries sont des accumulateurs au plomb; l'énergie électrique y est produite par une réaction chimique; les plaques sont donc des réservoirs d'électricité chimique. Chaque véhicule est doté d'une sorte de petite centrale électrique comportant dynamo ou alternateur, régulateur et accumulateur; en route, la dynamo produit du courant, qui passe par le régulateur avant d'être distribué vers la batterie pour y être accumulée ou vers l'éclairage, le ventilateur, le chauffage de la glace arrière, la radio, le klaxon, etc. Au départ, la batterie sert à faire fonctionner un moteur électrique puissant: le démarreur.
En route, la batterie est constamment chargée de manière à ce qu'elle fonctionne parfaitement au prochain démarrage, même après un repos assez prolongé. Le régulateur sert à limiter la surcharge de la batterie; une légère surcharge ne lui nuit pas, mais produit une modification chimique du liquide: il y a production d'oxygène et d'hydrogène et ces gaz s'échappent des accumula-



Seit langem schon im Gebrauch und bestens bewährt: die wartungsarme Starterbatterie.
Ont déjà fait leurs preuves: les batteries d'entretien faible.

teurs par les petits trous prévus à cet effet dans les bouchons. Mais voici le secret de la batterie sans entretien: elle consomme très peu d'eau et sa décharge au repos est extrêmement faible. Ce but s'atteint de deux façons différentes, c'est pourquoi il existe deux variétés de batteries sans entretien.

De la batterie d'entretien faible à la batterie sans entretien

Chaque batterie perd de l'eau si elle développe des gaz, que ce soit au chargement ou par décharge au repos – elle doit être entretenue. Les batteries sans entretien nécessitent l'utilisation de régulateurs qui leur sont parfaitement adaptés, mais ce n'est pas tout. Certains métaux qui se détachent des plaques amplifient la décharge au repos; c'est le cas de l'antimoine, qui sert au durcissement de amalgames dans les accumulateurs au plomb; le taux d'antimoine y a été constamment réduit au cours de ces dernières années; le résultat: **les batteries d'entretien faible,** qui ont fait leurs preuves ces trois dernières années; elles durent plus longtemps, se déchargent moins vite au repos consomment moins d'eau tout en offrant la possibilité de faire l'appoint d'eau déminéralisée par des bouchons adéquats, tandis que les batteries sans entretien n'ont plus que des ouvertures d'échappement de gaz.

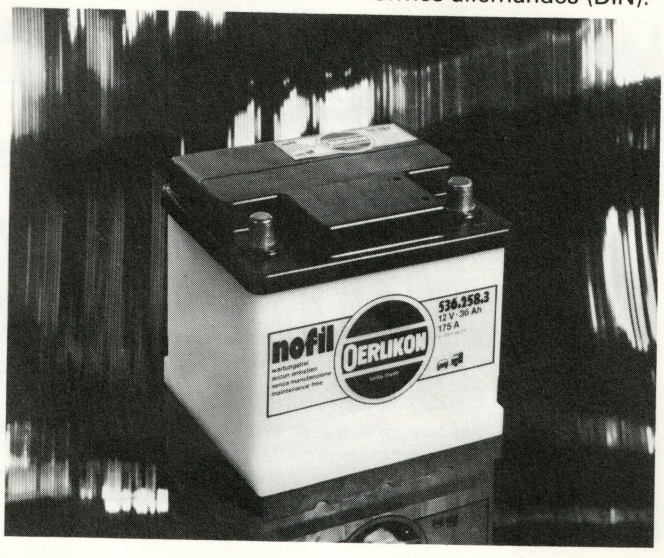
La batterie sans entretien aux normes américaines (batterie US)

Le premier système de batteries sans entretien vient des Etats-Unis. Les plaques grillagées sont faites d'un amalgame de plomb, de calcium et d'étain et sont soit embouties, soit coulées. La consommation d'eau y est très faible, à condition que le régulateur soit précis, et la décharge au repos n'y est pas mesurable par les procédés habituels (p.ex. pc. 107 DIN 72 311).
Ces batteries ne peuvent toutefois pas être montées telles quelles sur les véhicules de fabrication courante, mais seulement sur ceux prévus et équipés à cet effet; les constructeurs préconisent alors l'utilisation de ce type de batterie.
Les batteries sans entretien US, interdisant l'utilisation du plomb recyclé conventionnel et exigeant des modifications d'installation qui touchent la production, sont un petit peu plus coûteuses que les batteries utilisées jusqu'à présent.
La batterie sans entretien US ne supporte que très peu de décharges maximales, car le fait de renoncer à l'addition d'antimoine a pour effet la moindre résistance du matériau des plaques positives. Sur voitures particulières et camions, généralement pas soumis à des décharges excessives, la batterie sans entretien US convient parfaitement. Elle a une durée de conservation de neuf à douze mois.

La batterie sans entretien aux normes allemandes (DIN)

La plupart des fabricants de batteries européens considèrent que la batterie sans entretien aux normes américaines ne répond pas de manière optimale aux besoins du client, surtout du point de vue du nombre relativement faible de recharges qu'elle supporte. Ils ont donc mis au point une batterie sans entretien aux normes allemandes (DIN) et à faible taux d'antimoine; sa consommation d'eau et sa décharge au repos sont un peu plus élevées que sur les batteries US, mais elle peut se livrer à sec et se conserve donc des années durant sans problème; de plus, elle supporte plus de cent décharges maximales et sa réserve d'eau suffit pour

Die wartungsfreie Batterie nach DIN.
La batterie sans entretien aux normes allemandes (DIN).

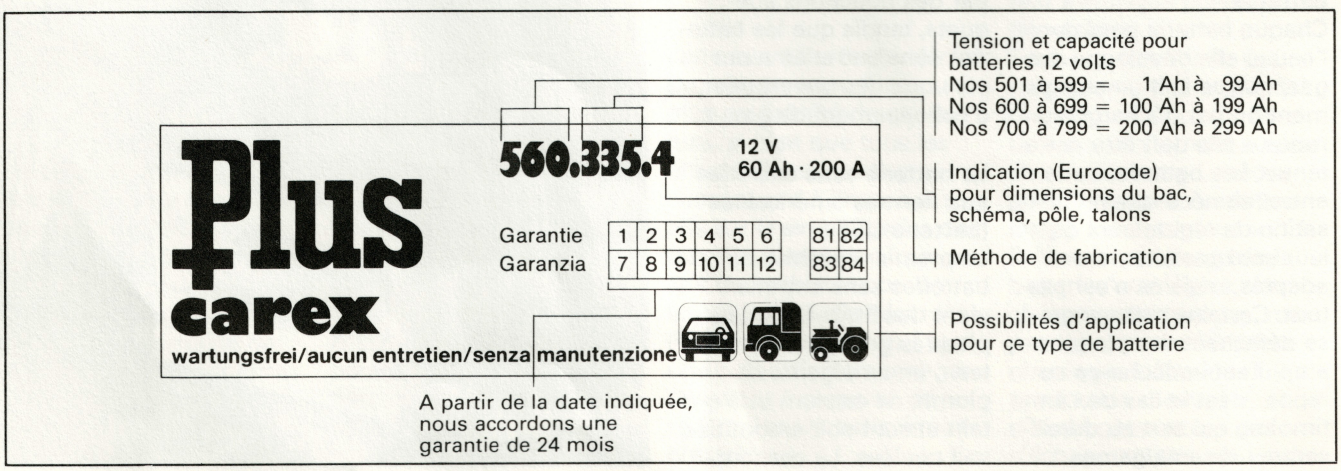


toute sa durée de vie si le régulateur est précis. En cas de nécessité, il est même possible de l'ouvrir à l'atelier, à l'aide d'un outillage approprié, pour y ajouter une réserve d'eau supplémentaire.

Vue sur l'avenir
La groupe Oerlikon/Plus, les plus grandes entreprises de la branche en Suisse, ont mis à l'essai les deux systèmes de batteries sans entretien. Elles sont en mesure d'offrir à leurs clients un choix important de modèles des deux types. La batterie sans entretien US ne doit se monter que sur les voitures de tourisme prévues à cet effet par le constructeur. Information pour le vendeur: les tensions réglées à plus de 14,2 V. exigent la batterie sans entretien aux normes US, tandis que celle aux normes industrielles allemandes convient mieux aux tensions réglées à moins de 14,2 V.
Selon les normes internationales pour les batteries de démarrage sans entretien CEI 4244 du 30 octobre 1980, «la nécessité d'entretenir une batterie ne dépend pas seulement de celle-ci, mais aussi de son environnement: localisation, système de charge, climat, etc.». On y recommande entre autres à l'acheteur d'une batterie neuve de prendre sa décision en fonction de ces facteurs et de prendre avant l'achat des renseignements très précis auprès de son garagiste ou de son électricien sur autos.

Eine neue Typenbezeichnung für unsere neuen Batterien

La nouvelle codification des types de batteries sans entretien



Neu

nouveau

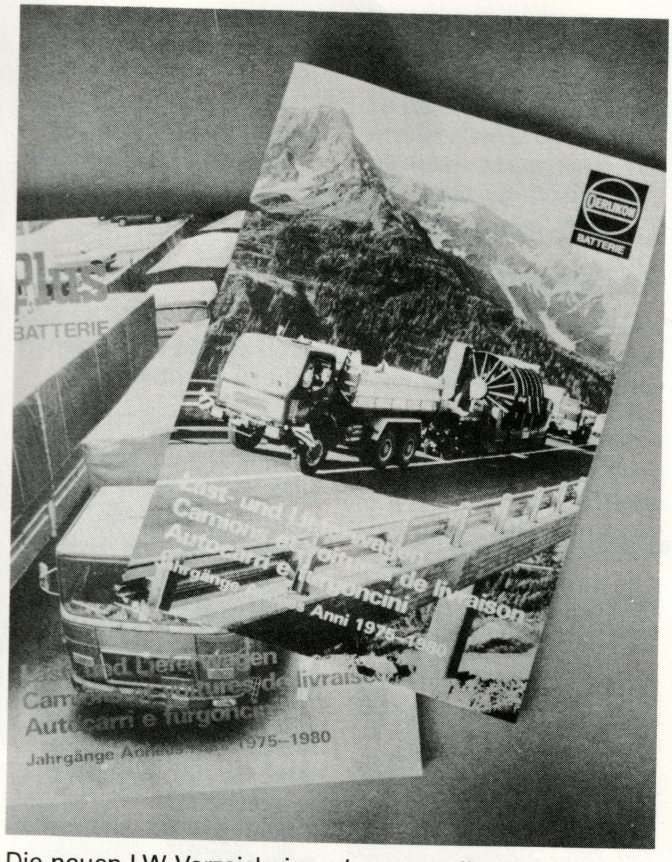
OERLIKON BATTERIE Plus

Das neue LW-Verzeichnis

Gerade rechtzeitig auf den Auto-Salon erschienen die neuen Last- und Lieferwagenverzeichnisse von Oerlikon und Plus. Sie sind in der gleichen Art realisiert worden wie das letztjährige Personenwagenverzeichnis.

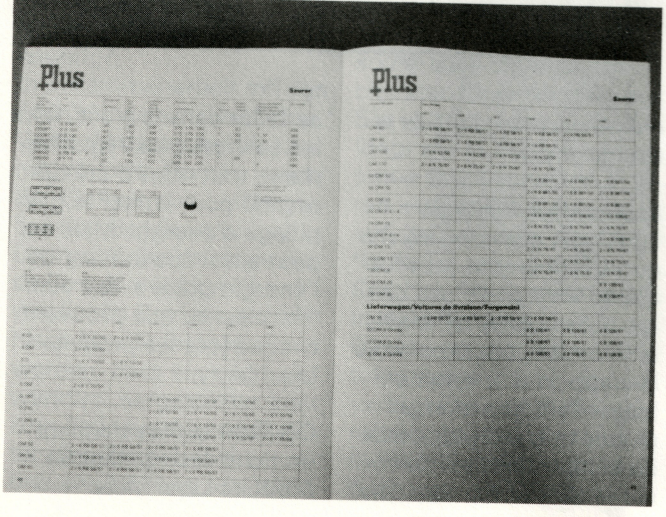
Nouvelle liste des camions

Juste pour l'ouverture du Salon de l'Auto, Oerlikon et Plus ont pu faire sortir leurs nouvelles listes des camions et fourgons. Elles étaient réalisées dans le même système que les listes pour les voitures de tourisme.

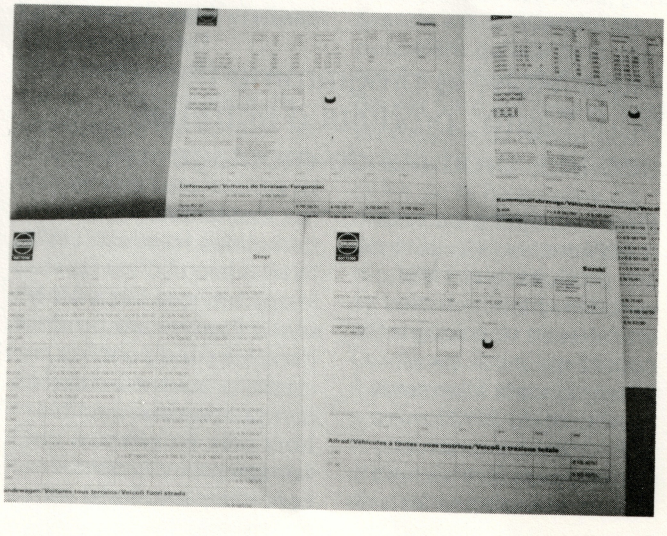


Die neuen LW-Verzeichnisse. *Les nouvelles listes des camions.*

Übersichtlich und leicht auffindbar sind Last- und Lieferwagen getrennt aufgeführt. *Facile à retrouver dans le catalogue: camions et fourgons en ordre alphabétique.*



Daneben sind auch noch Spezialausführungen wie Geländewagen, Allrad- und Kommunalfahrzeuge u. dgl. vorzufinden. *A côté des poids lourd, on y trouve également les types de batterie pour voitures tous terrains, véhicules à toutes roues motrices, véhicules communaux, etc.*



OERLIKON BATTERIE **Plus**

Liqui Moly, das Fitnessprogramm für's Auto: Pflegemittel – Additive – Montagemittel

Um den Automobilisten von der Qualität ihrer Produkte zu überzeugen, schlägt Liqui Moly einen ganz anderen Weg ein. Sie unterhält ein Rennteam, das an der Deutschen Rennsportmeisterschaft teilnimmt (übrigens: Wochenende vom 21./22. März 1981 in Zolder/Holland – 1. Rennen, 1. Sieg!). Wer kennt nicht die prickelnden Szenen, die uns jeweils in Ausschnitten vom Deutschen Fernsehen vermittelt werden, wenn mit Haken und Ösen, aber immer mit einer gewissen Fairness, um Ränge und Punkte gekämpft wird? Hier, unter diesen harten Bedingungen testet Liqui Moly seine Produkte und beweist Mal für Mal ihre ausserordentlichen Qualitäten. Denn, was unter extremen Umständen seine Qualitäten aufzeigt, hat auch im normalen Autoverkehr die Konkurrenz nicht zu fürchten.

Energie sparen
Energie sparen, ein Schlagwort, mit dem wir täglich konfrontiert werden. Besonders das Auto rückte in diesem Zusammenhang, spätestens seit der letzten Energiekrise, ins Rampenlicht des Geschehens. Und an Appellen, gerichtet an den Autofahrer, hat es in letzter Zeit auch nicht gefehlt. So zum Beispiel defensiver zu fahren, mit im Verkehrsstrom schwimmen oder sein Fahrzeug regelmässig warten zu lassen, um der Energieverschwendung Einhalt zu gebieten. Dass man aber auch mit Zusätzen Energie sparen kann, beweisen täglich die Liqui-Moly-Produkte. Oerlikon und Plus führen ein reichhaltiges Liqui-Moly-Sortiment.

Pflegemittel
- TOURING Rostlöser
- LM Kettenspray
- LM Brake-cleaner
- LM Multi-Spray
- Elektrolube 66 Kontaktspray

Additive
- LM oiladditiv
- LM mtx benzin additiv
- LM Diesel additiv
- LM Getriebeoiladditiv

Montagemittel
- LM Perfect Seal
- LM 47 Langzeitfett
- LM 48 Montagepaste
- LM 48 Sprühpaste
- LM 508 ASC-Hochtemperaturpaste

Produits d'entretien
- L'antirouille TOURING
- L'aérosol à chaînes LM
- LM Brake-cleaner
- LM Multi-Spray
- L'aérosol de contact Electrolube 66

Additifs
- L'additiv d'huile LM
- L'additiv d'essence LM mtx
- L'additiv LM diesel
- L'additiv d'huile de transmission LM

Produits de montage
- LM Perfect Seal
- La graisse longue durée LM 47
- La pâte de montage LM 48
- La pâte de montage LM 48 en nébuliseur
- La pâte thermorésistante LM 508 ASC

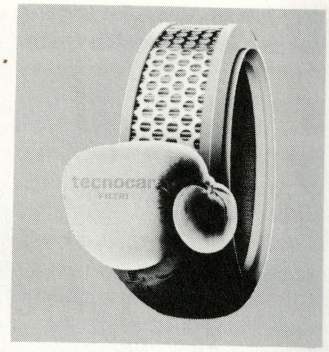
Liqui Moly, le programme fitness pour l'auto: produits d'entretien, additifs, produits de montage

Pour convaincre les automobilistes de la qualité de ses produits, Liqui Moly sort des chemins battus en entretenant une équipe de course qui participe aux championnats allemands (weekend du 21/22 mars 1981 à Zolder: première course, première victoire!). Qui ne connaît pas les scènes excitantes des courses de bolides retransmises à la télévision? C'est là, sur les pistes, que Liqui Moly met à l'œuvre ses produits, dans les conditions les plus dures, prouvant à chaque compétition ses qualités hors pair. En effet, ce qui fait ses preuves dans des conditions extrêmes ne craint évidemment pas la concurrence.

Economisez l'énergie
Le slogan qui nous touche quotidiennement, surtout quand il s'agit de nos chères automobiles et depuis la fameuse crise du pétrole. Les appels aux automobilistes n'ont pas manqué depuis et n'ont plus cessé de s'intensifier: conduire sur la défensive, nous laisser aller dans le trafic, faire les services plus régulièrement, tout nous a été demandé pour limiter le gaspillage d'énergie. Mais on peut aussi économiser de l'énergie grâce à des additifs: c'est ce que prouvent chaque jour les produits Liqui Moly.

Oerlikon et Plus tiennent un riche assortiment de produits Liqui Moly.

OERLIKON BATTERIE



Tecnocar-Filter: die hohe Technologie, um den Treibstoffverbrauch zu senken

Qualität ist auf dem Automobil- und dem -Ersatzteil-Sektor immer mehr gefragt. Sie spielt neben Preis und Lieferfähigkeit eine zunehmend stärkere Rolle. Diese Punkte bewogen uns, mit einem der grössten italienischen Produzenten von Filtern Verhandlungen zu führen und nach eingehender Prüfung dessen Produkte in unser Verkaufsprogramm aufzunehmen. Die Firma Tecnocar vertreibt ihr Filterprogramm in über 60 Ländern. Sie verfügt in Italien über vier Produktionsbetriebe mit angeschlossenen Forschungs- und Prüflabors. Die Angebotspalette deckt praktisch den gesamten Filterbedarf für italienische Personenwagen und sämtliche Lastwagen.

Ist der Luftfilter wirklich so wichtig?
In Zusammenarbeit mit den Forschungstechnikern des Versuchslabors für Motoren von Alfa Romeo wurde der Einfluss des Luftfilters auf den Benzinverbrauch überprüft. Durch eingehende Test-Simulation der wirklichen Betriebsverhältnisse konnte festgestellt werden, dass ein nicht einwandfrei hergestellter oder zum Teil verschmutzter Filter eine Treibstoffverbraucherhöhung um 10%, verbunden mit einer tatsächlichen Motorenleistungsverminderung und der verunreinigenden Emissionen aus dem Auspuff, verursachen kann.

Eine durchdachte Filterkonstruktion
Ein qualitativ guter Filter wird auch aufgrund seines Faltsystems, der Anzahl der Falten (Tecnocar-Filter weisen mehr Falten und daher eine grössere Filtrierfläche auf) und der Anordnung der Falten am äusseren Schutznetz beurteilt. Ein besonderes Augenmerk wird bei Tecnocar auch auf die Qualität des Papiers gerichtet, denn diese ist massgeblich an der Funktionsfähigkeit des Filters beteiligt. Die nach dem Eintritt der zu filtrierenden Luft gerichtete Seite wird «Haar» genannt und weist somit auch die entsprechenden Eigenschaften auf. Sie ist stark behaart und fängt die in der luft enthaltenen Staubkörnchen in ihren kleinen Hohlräumen auf. Je behaarter die Oberfläche ist, um so mehr Staubkörnchen werden darin aufgefangen.
Die entgegengesetzte Filterpapierseite ist glatt und verfügt über ein Auffangvermögen, das um rund die Hälfte geringer ist als dasjenige der Haarseite.
Somit kommt der richtigen Anordnung des Filterpapiers eine enorme Bedeutung zu und gleichzeitig eine Gewähr für einwandfreie Funktion und lange Lebensdauer.

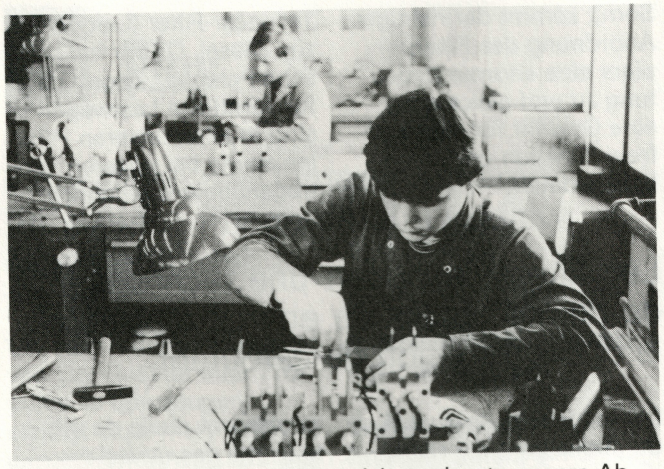
Tecnocar-Filter (Luft, Benzin, Diesel, Öl) für italienische Personenwagen und für sämtliche Lastwagen sind in allen unseren Filialen sowie bei unseren Vertragshändlern erhältlich.

Les filters Tecnocar: une technologie de pointe appliquée en vue d'abaisser la consommation de carburant

Les exigences de qualité du public vont croissant dans le secteur de l'automobile et de ses pièces détachées; elles jouent un rôle grandissant, mis à part les prix et les capacités de livraison. Cette tendance nous a amenés à traiter avec un des plus gros producteurs de filtres d'Italie pour reprendre ses produits dans notre programme de vente après examen approfondi.
L'entreprise Tecnocar exporte ses filtres dans plus de soixante pays et dispose en Italie de quatre usines de production pourvues de laboratoires de recherche et d'essai. L'offre de Tecnocar couvre les besoins en filtres de la quasi totalité des voitures italiennes et de tous les camions.

Le filtre à air est-il vraiment aussi important?
L'influence du filtre à air sur la consommation de carburant a été étudiée en collaboration avec les techniciens des laboratoires de recherche sur les moteurs d'Alfa Romeo. La simulation exacte des conditions de fonctionnement dans le trafic a permis de constater qu'un filtre de fabrication défectueuse ou partiellement encrassé peut provoquer une augmentation de consommation de dix pourcents, liée à une perte de rendement réelle du moteur et à des émissions d'échappement nocives.

Une conception intelligente pour les filtres
On peut juger de la qualité d'un filtre par son système de pliage, par le nombre de ses replis (les filtres Tecnocar ont un plus grand nombre de replis, donc une surface de filtrage augmentée) et par la disposition de ses au filet de protection extérieur. Chez Tecnocar, on veille particulièrement à la qualité du papier, qui contribue dans une large mesure à l'efficacité du filtre, dont la surface exposée à l'arrivée d'air frais doit être très velue, de manière à capter les particules de poussière dans ses porosités; plus cette surface est velue, plus grande est la quantité de poussière qu'elle peut capter. La surface opposée du papier filtre est lisse et n'est en mesure de capter que près de la moitié de particules de la face velue. La disposition du papier revêt donc une importance primordiale et garantit le fonctionnement parfait et la longévité du filtre.
Les filtres Tecnocar (à air, à essence, à diesel, à huile) pour voitures italiennes et toutes les marques de camions sont en vente auprès de nos succursales.

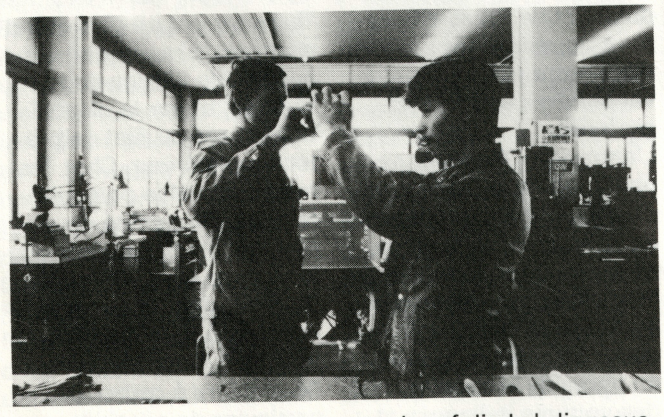


Helle, saubere Arbeitsplätze zeichnen heute unsere Abteilung für Maschinen- und Vorrichtungsbau aus.

Unsere Abteilung Maschinen- und Vorrichtungsbau

Wer heute einen Rundgang durch unsern Betrieb macht und dabei in die Mechanische Werkstätte gelangt, wird kaum noch etwas von der traditionellen «Schlosserei» von einst vorfinden. Unter der fach- und sachkundigen Leitung von Herrn K. Schoder ist aus dieser Abteilung eine neuzeitlich eingerichtete Werkstätte für Maschinen- und Vorrichtungsbau geworden mit 16 Mitarbeitern. Es ist ja eine bekannte Tatsache, dass die Maschinenindustrie für den so kleinen Zweig der Akkumulatorenfabrikanten keine spezifisch ausgerichteten Maschinen herstellen und vertreiben kann. So sind denn diese gezwungen, Maschinen und Apparate in ihren eigenen Konstruktionsbüros und Maschinenbauabteilungen für ihre Bedürfnisse um- oder gar neu zu konstruieren.

Ohne noch weiters grosse Worte über unsere Abteilung Maschinen- und Vorrichtungsbau zu verlieren, lassen wir lieber unsere Fotos sprechen, die mehr und besser aussagen können, was und wie gearbeitet wird.

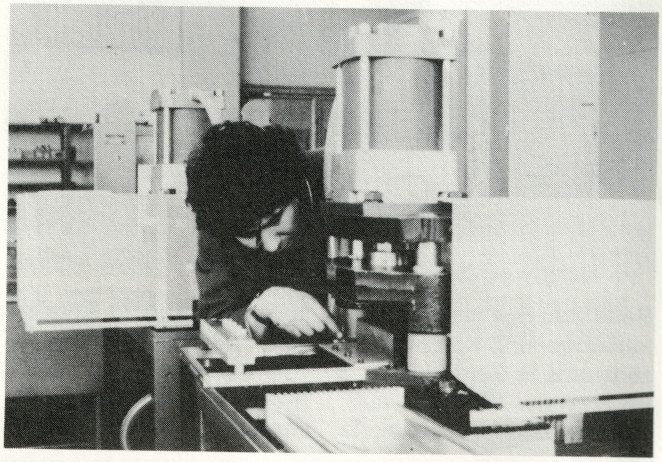


Grosses Gewicht wird bei uns auch auf die Lehrlingsausbildung gelegt. Hier holt L. Isler Rat von seinem älteren Kollegen A. Selahattin.

Eine neue Giessform für Starterbatteriegitter entsteht. R. Günther ist dafür Spezialist.

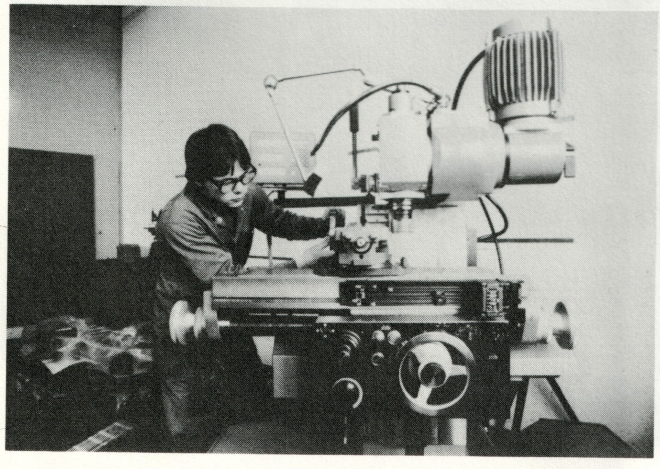
Auch das gehört zum künftigen Beruf eines guten Mechanikers: genaues Feilen. Im Bild L. Isler.

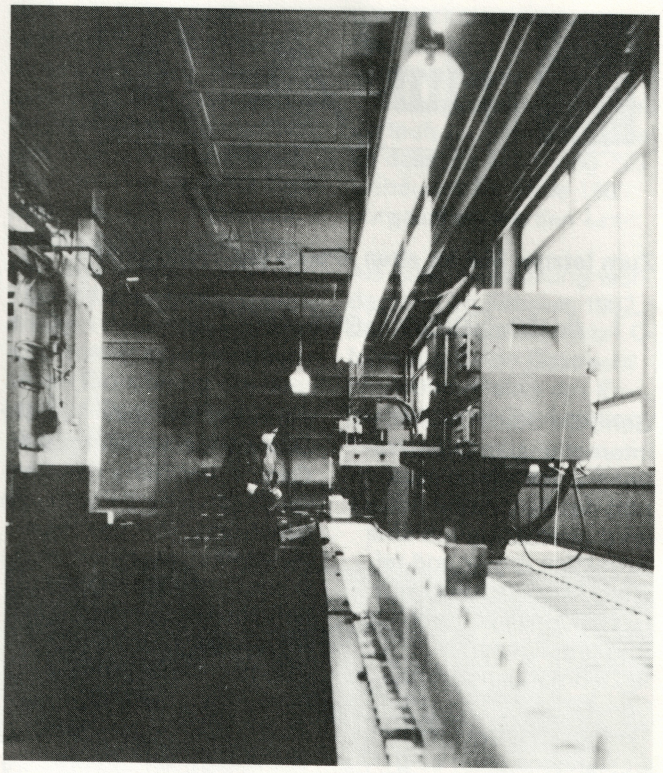
Präzisionsarbeit an der Drehbank: A. Ghisleri lässt sich nicht einmal vom Fotografen ablenken.



Eine neue Maschine entsteht: W. Kellenberger bei der Fertigstellung einer Vorrichtung, die erlaubt, positive Leiterstäbe für Industriebatterieplatten auf Mass zuzuschneiden und einzutaschen.

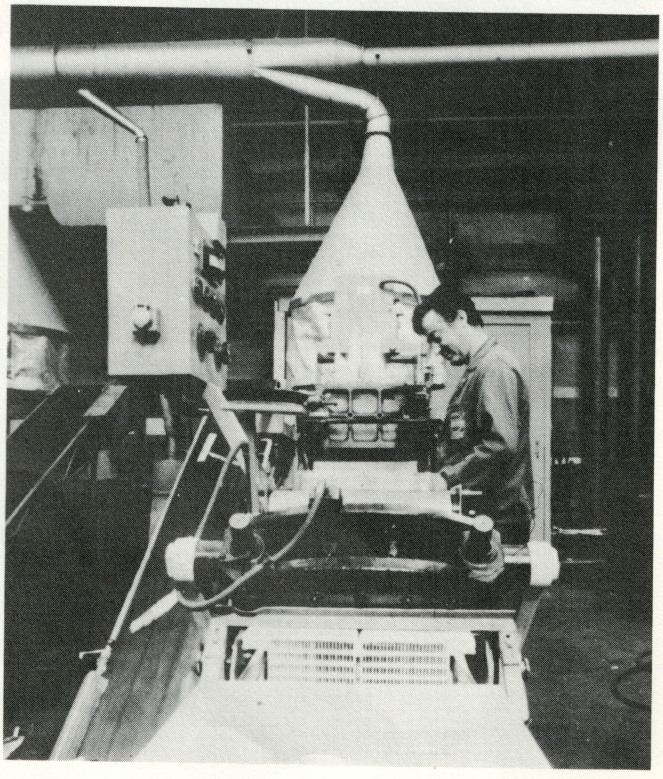
Gehört bei uns zum Lehrlingsausbildungsprogramm: keine Maschine zu neu oder zu gross, um nicht auch von einem Lehrling – hier z.B. F. Joller – bedient zu werden.





Überall trifft man auf Apparate, die in unserer Maschinenbauabteilung entstanden sind, wie hier z.B. in der Abteilung Montage Autobatterien ...

oder in unserer Giesserei.



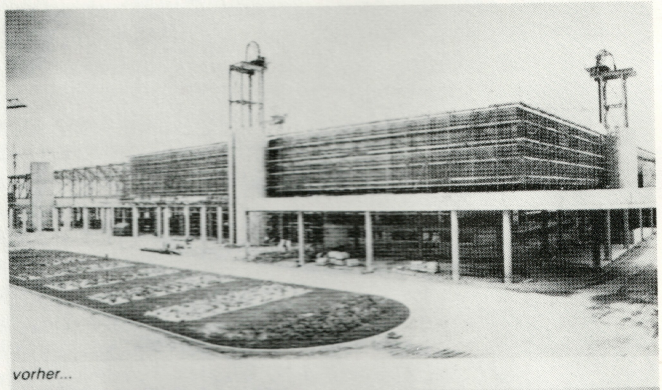
OERLIKON BATTERIE
Plus
EMAFO

Zum letzten Mal im alten «Palais des Expositions»:

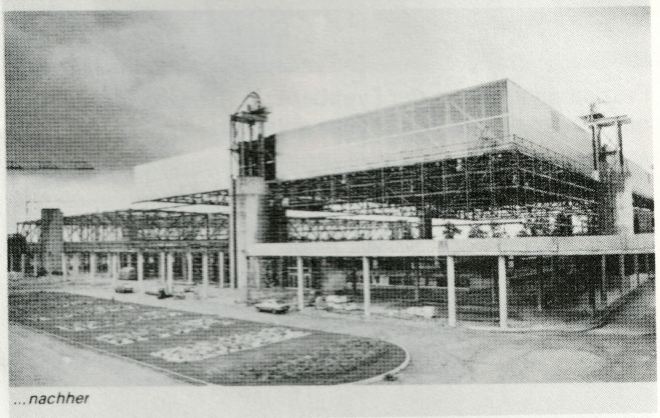
51. Auto-Salon Genf 1981

Genf, die Stadt Calvins, der internationalen Organisationen, des «Jet d'eaux» und des Automobil-Salons wird gleichzeitig um eine Attraktion ärmer und reicher! Das alte «Palais des Expositions» beherbergte im vergangenen März zum letztenmal den Auto-Salon.

Vorbei sind nun Gedränge, Schlangenstehen an der Kasse und die verträumten Ecken in den altehrwürdigen Hallen. Vorbei sind aber auch alle Unzulänglichkeiten, mit denen sich ein Aussteller Jahr für Jahr auseinandersetzen musste. Ganz in der Nähe des Genfer Flughafens Cointrin, am Stadtrand, liegt das neue Ausstellungsgelände und wird direkte Zufahrtsstrassen von der Autobahn erhalten, die Genf mit der übrigen Schweiz sowie mit Frankreich und Italien verbindet. In einigen Jahren soll zudem eine Bahnstation gebaut werden, die das Ausstellungszentrum und den Flughafen direkt mit dem Hauptbahnhof Genf-Cornavin verbindet.



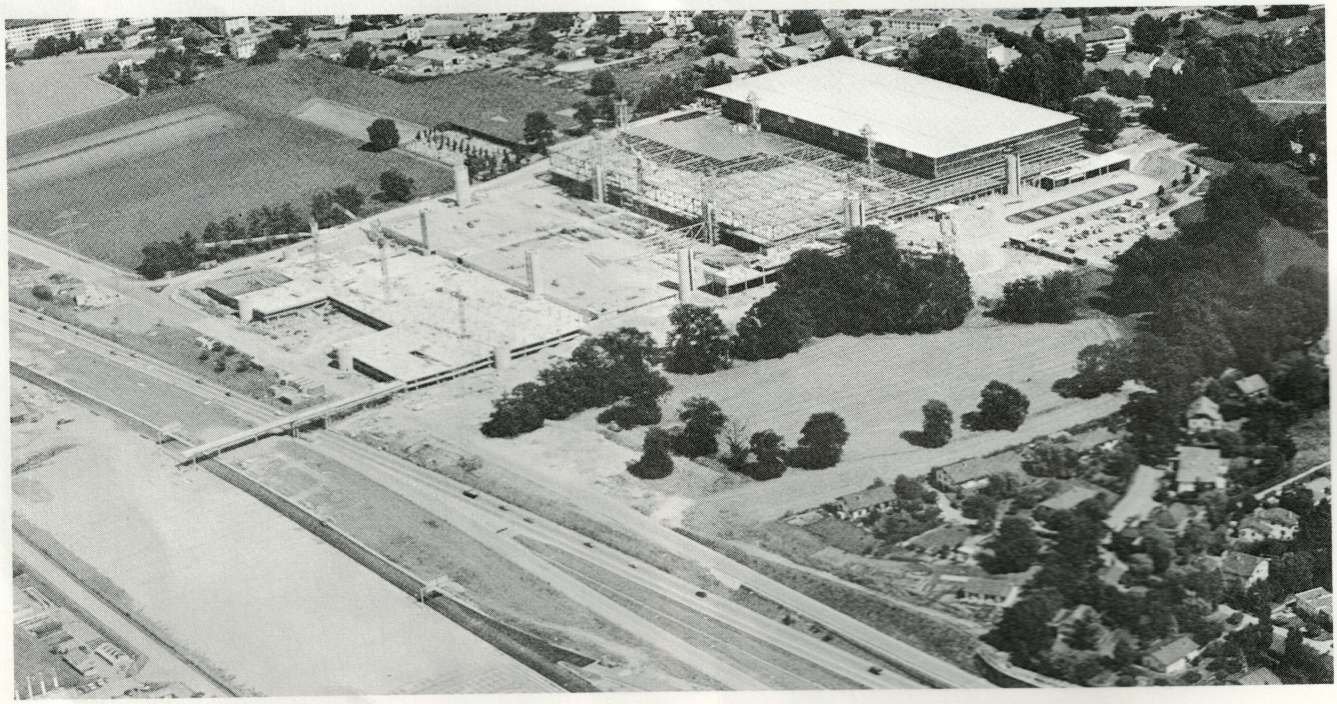
vorher...



...nachher

Beim Bau des neuen Ausstellungs- und Kongresszentrums in Genf wurde im Sommer 1980 eine aufsehenerregende Bauetappe abgeschlossen. In einer ersten Phase wurden die Dächer der drei Hallen auf der Höhe der Ausstellungsflächen zusammengestellt

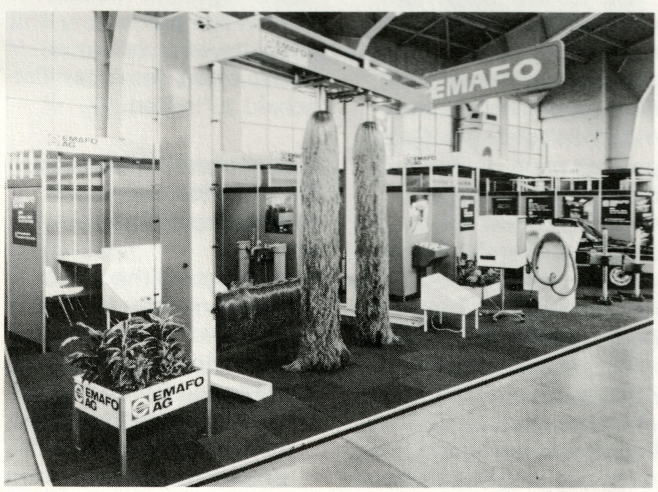
Das neue Genfer Ausstellungsgelände.



«Mit Oerlikon in die Zukunft». So lautete das Standmotto von Oerlikon am vergangenen Auto-Salon in Genf. Und tatsächlich, neben den neuen, zukunftsorientierten Batterien wurden noch viele Zubehörartikel zum ersten Mal gezeigt.

Ähnlich präsentierte man am Plus-Stand: ganz gross im Bild und Vordergrund die wartungsfreien Batterien und aus dem Zubehörprogramm u.a. das Liqui-Moly-Sortiment.

Immer wieder attraktiv und publikumswirksam: die gewaltigen Portalwaschanlagen für Fahrzeuge, sauber und gekonnt präsentiert von der Emafo. Dazu, und immer aktueller: die Wasserrückgewinnungsanlagen.



und voll ausgerüstet mit Wärmeschutz, Belüftung, Schalldämpfung, Alarm- und Brandschutzanlagen, Regenwasserabführanlagen usw. Jedes in diesem Verfahren hergestellte Dach misst ca. 172 x 86 m und wiegt ungefähr 3200 Tonnen. Die Metallstruktur ist über 7 Meter hoch. In der zweiten Phase ging es darum, mittels einer hydraulischen Einrichtung die gewaltige Dachkonstruktion in die Höhe zu hieven. Erst danach konnte mit dem Bau der Wände begonnen werden. Die im Frühjahr 1978 begonnene Bauarbeit verläuft programmgemäss, so dass die Eröffnung des Gebäudes für Ende 1981 vorgesehen werden kann.

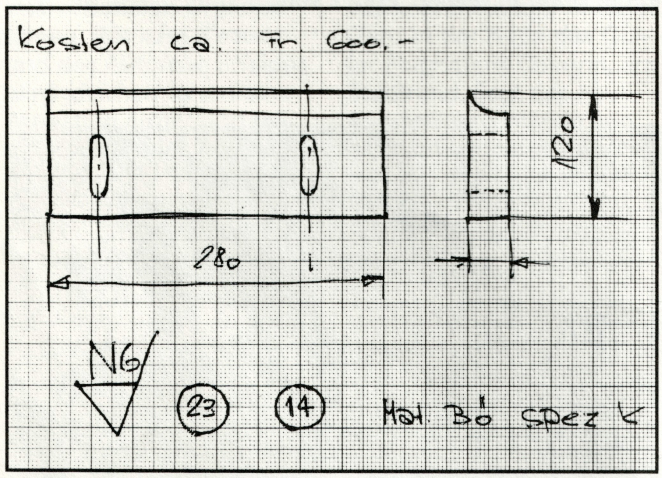
Als erste Ausstellung würde dann im Februar 1982 der Internationale Nutzfahrzeug-Salon Gastrecht im neuen «Palais des Expositions» in Genf geniessen.

Imposante Zahlen, die das neue «Palais des Expositions» umschreiben und eine gewisse Vorstellung der Grösse vermitteln:	
Ausstellungsfläche in drei Hallen	50 000 m²
Ausstellungsfläche im Freien	16 000 m²
Zusätzliche Fläche	22 000 m²
Parkfläche gedeckt für	2000 Autos
Parkfläche im Freien für	1000 Autos
Zusätzliche Parkfläche in der Nähe für	5000 Autos
Grünzone rund um die Ausstellung	10 000 m²
Totalkosten	rund 145 Mio. Fr.

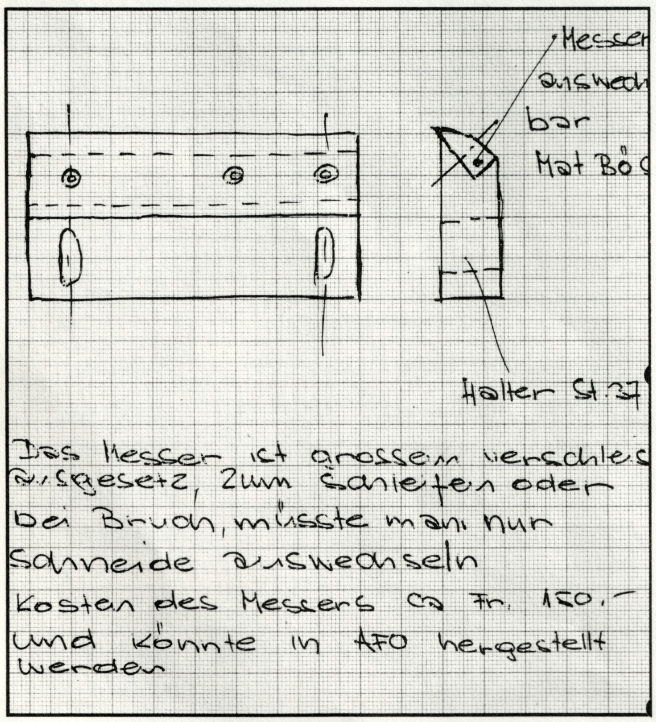
OERLIKON BATTERIE

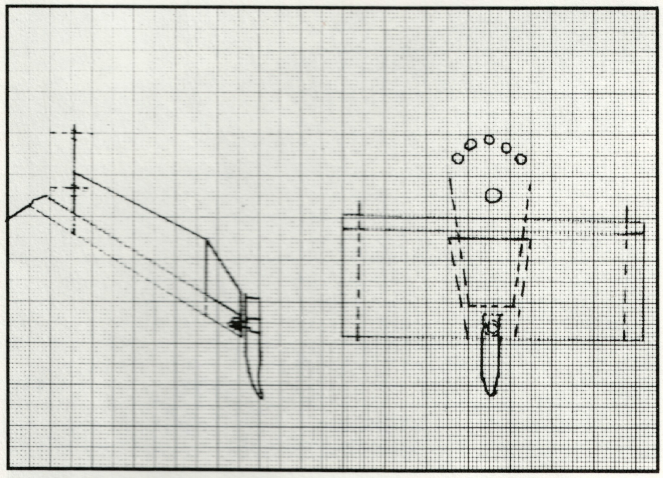
Vorschlagswesen

Im Herbst 1980 haben wir unser neues Vorschlagswesen eingeführt. Die anfängliche Skepsis über den Erfolg dieses Vorhabens war, was sich an der ersten Kommissionssitzung zeigte, unbegründet. Denn bereits drei Monate nach der Einführung mussten sich die Verantwortlichen fragen, wie sie die vielen Vorschläge nebenamtlich verarbeiten wollen, ohne die eigenen geschäftlichen Aufgaben zu vernachlässigen. Dank Ihrer tatkräftigen Mitarbeit in dieser Sache dürfen wir heute, also ein halbes Jahr später, zwanzig Verbesserungsvorschläge bearbeiten. Bei der Grösse unserer Firma ist das eine respektable Leistung. Dafür danken wir allen Einsendern recht herzlich und möchten bei dieser Gelegenheit neue «AFO-Verbesserer» aufmuntern, Gleiches zu tun.

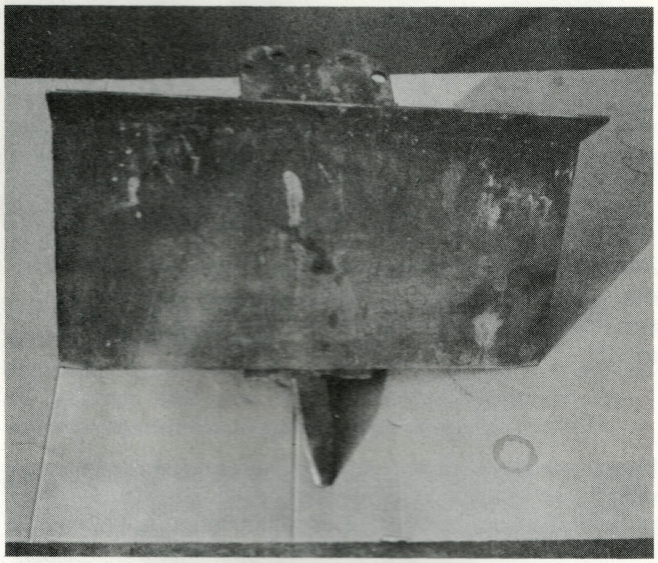


Schälmesser im Vergleich: heutiger Zustand – Vorschlag





Vom Vorschlag ...



... zum fertigen Neuprodukt.

Die Palette der Verbesserungsvorschläge reicht von Arbeitsablaufveränderungen, Qualitätsverbesserungen, neuartigen Schneepflügen bis zu Sicherheitseinrichtungen. Natürlich konnte die Kommission nicht alle eingereichten Vorschläge prämieren, und sie hatte es nicht immer leicht, einen gerechten Entscheid zu treffen.

Nachstehend möchte die Kommission einige prämierte Vorschläge vorstellen:

– Herr Spring machte einen Vorschlag zur Nutzung der Schlackenwärme in der Bleiverhüttung. Infolge zu hohen Investitionen konnte dieser Vorschlag leider nicht realisiert werden. Herr Spring

erhielt trotzdem zwei Tage bezahlten Urlaub.

- Herr Barbacane hatte einen speziellen Schneepflug entwickelt und bereits selber ausgeführt für die Schnee- und Schmutzräumung unserer Geleiseanlagen.
  Für dieses vor allem zeitsparende Gerät erhielt Herr Barbacane eine Prämie von Fr. 250.–.

- Herr Danese machte einen Vorschlag für eine qualitative Verbesserung einer Industriebatterie.
  Dieser Vorschlag wurde für so gut befunden, dass er sofort realisiert wurde.
  Herr Danese erhielt für seine Arbeit Fr. 750.– Prämie.

- Unsere Locherinnen hatten eine gute Idee, wie man abgelochte Belege rationeller entwerten kann.
  Für diesen Rationalisierungsvorschlag erhielten sie je Fr. 100.–.

- Herr Spagnolo konnte durch seine Idee das Schälmesser am Karussellgiessautomat wesentlich kostengünstiger herstellen.
  Dieser Vorschlag brachte ihm eine Prämie von Fr. 250.–.

- Herr Buholzer erfand einen neuen Batterietester, welcher sich gut verkaufen lässt.
  Diese Erfindung wurde mit Fr. 600.– honoriert.

- Herr Sigg machte sich über die Sicherheit unserer Mitarbeiter Gedanken und machte einen Vorschlag, auf beiden Seiten der Rampen bei der Spedition Spiegel zu montieren, um die Unfallgefahr beim Durchgang zu vermindern.
  Für diesen Sicherheitsvorschlag erhielt Herr Sigg eine Prämie von Fr. 200.–.

Mit diesen Darstellungen möchten wir Ihnen zeigen, dass man kein Wissenschaftler sein muss, um einen guten Vorschlag einzureichen. Wir suchen findige Mitarbeiter, die nicht nur denken, sondern vorschlagen. Wir danken Ihnen für Ihre Mitarbeit.

OERLIKON BATTERIE

FC AFO

Auf den 14. März 1981 war der offizielle Rückrundenbeginn der Fussballmeisterschaft 1980/81 angesetzt. Das erste Spiel unseres Clubs gegen Piatti musste aus personellen Gründen verschoben werden. Einige unserer Stammspieler durften auf Vaterlandskosten Ferien beziehen. Am 21. März gab es gegen den FC Feller einen 3:0-Sieg und darauf am 29. März gegen den FC Globus eine 0:4-Niederlage. Ich habe mir sagen lassen, dass der Spielstand bis kurz vor Schluss noch 0:0 gewesen sei. Ob wohl der Pausentee an diesem Resultat schuld gewesen ist? Andererseits ist's ja auch im Leben so, immer ein wenig auf und ab. Das dritte Spiel gegen Maag-Zahnräder endete wieder mit einem 0:1-Sieg für unsere Mannschaft. Die Gegner für den Rest der Rückrunde sind: Kuoni, Produktion Meilen, Kreditanstalt, Sihl-Papier und der Angstgegner Piatti.
In der Führung unserer Mannschaft gab es eine Änderung. Der bisherige Trainer, Herr A. Ernst, äusserte den Wunsch, von seinem Amt zurückzutreten und wieder als Clubmitglied weiter mitzumachen. Ich danke ihm an dieser Stelle für seine Mühe. Als neuer Trainer konnte Herr W. Waltenspül gewonnen werden. Er wird unsere Mannschaft trainieren und zugleich an den Meisterschaftsspielen mittun. Ihm wünsche ich zu seiner Tätigkeit in unserem Club viel Glück.
Am letzten Märzwochenende (28./29.) wurden in Andermatt die Schweizerischen Firmensporttage 1981 durchgeführt. Wie in den letzten Jahren nahm auch eine Gruppe aus unserer Firma unter der Leitung von K. Schoder, Obmann der Sektion Berg und Ski, an diesem Anlass teil. Die Resultatliste erscheint erst in der April- oder Maiausgabe der Firmensportzeitung. Eines ist jedoch schon bekannt: Fredy Joller, Elektromechaniker-Lehrling, wurde für seine virtuosen Skifahrerkünste mit einer Medaille ausgezeichnet. Diese Leistung ist in zweifacher Hinsicht bemerkenswert. Erstens ist die Nacht zwischen den beiden Firmensporttagen besonders streng, und zweitens traf es sich gerade mit der Einführung der Sommerzeit, also von Staats wegen eine Stunde weniger Schlaf.
Zum Schluss noch einige geschäftliche Notizen. Die Geschäftsleitung hat unser Kreditgesuch für 1981 genehmigt und unserem Club wie für 1980 den Betrag von Fr. 7000.– zur Verfügung gestellt. Auch den Überschuss der Budgetrechnung 1980 von rund Fr. 500.– durften wir in unserer Kasse belassen. An dieser Stelle danke ich im Namen meiner Vorstandskollegen unserer Geschäftsleitung für die grosszügige Unterstützung. Ausser dem von der GL AFO zur Verfügung gestellten Betrag hatten wir noch Ausgaben von Fr. 1374.50 zu begleichen. Dieser Betrag wird von unseren Passiv- und Gönnermitgliedern sowie durch den Reingewinn der Kegelmeisterschaft gedeckt. Unser Kassier, O. Zurbriggen, hat eine einwandfreie Abrechnung für das vergangene Vereinsjahr präsentiert. Auch ihm möchte ich für seine Arbeit danken.
Hch. Duttweiler
Präsident

Der aktuelle Tabellenstand

1.	Produktion Meilen	11	7	4	0	40:15	18
2.	Globus	12	7	2	3	45:21	16
3.	Feller	11	5	3	3	32:23	13
4.	Bruno Piatti	10	5	2	3	27:18	12
5.	Accu	11	5	1	5	27:24	11
6.	Kuoni	11	4	2	5	20:22	10
7.	SKA	9	4	1	4	18:19	9
8.	Maag Zahnräder	11	2	5	4	18:24	9
9.	Sihl Papier	12	0	0	12	7:68	0

AV AFO

Protokoll der 23. ordentlichen Generalversammlung der Angestellten-Vereinigung der AFO

Datum	20. März 1981
Ort	AFO-Kantine
Anwesend	39 Mitglieder, davon 9 Pensionierte
Entschuldigt	61 Mitglieder
Vorsitz	A. Limacher
Protokoll	M. Gschwend

Der Vorsitzende begrüsst alle Anwesenden und eröffnet die Generalversammlung um 17.10 Uhr.

1. Wahl der Stimmenzähler

Als Stimmenzähler werden gewählt: Frau E. Stollenwerk, Herr O. Stampfli und Herr L. Vonmoos.

2. Protokoll der GV 80

Der Aktuar verliest das Protokoll von der GV 80; es wird einstimmig gutgeheissen.

3. Bericht des Vorstandes

Der Vorsitzende erläutert den Bericht des Vorstandes und korrigiert unter 3. Mitgliederbewegungen 2 Eintritte; es sind die Herren A. Däpp und R. Grünenfelder. Nachdem der Bericht der Versammlung zur Diskussion gestellt wird, fragt Herr M. Spring, welche Variante nun nach der Umfrage über die Vorholregelung genehmigt worden sei. Der Präsident erklärt ihm, dass es die zweite ist und es natürlich im Interesse des Vorstandes sei, dass dieser 10-Jahres-Plan eingehalten werde.

Herr H. Heinzmann möchte einige Beispiele über bereits prämierte Vorschläge hören. Der Präsident, gleichzeitig Kommissionsmitglied im Vorschlagswesen, erläutert die bereits zum Teil verwirklichten Vorschläge.

Der Bericht wird von der Versammlung einstimmig gutgeheissen. An dieser Stelle verdankt der Vizepräsident die unermüdliche Arbeit unseres Präsidenten A. Leimbacher.

4. Rechnung 80

Der Kassier kommentiert die Rechnung 80, die bereits allen Anwesenden vorlag, Herr R. Gschwind dankt an dieser Stelle der Geschäftsleitung für den Beitrag an das Versammlungsessen, den wir gerne weiterleiten, und die Bierspende unseres ehemaligen Mitgliedes W. Schertenleib.

Die Revisoren verdanken dem Kassier H. Duttweiler die Arbeit und bestätigen die Richtigkeit der Bestände. Sie empfehlen die Rechnung anzunehmen und dem Kassier Decharge zu erteilen. Die Rechnung wird denn auch von der Versammlung einstimmig angenommen.

5. Mitgliederbeiträge

Die Versammlung stimmt dem Vorstand einstimmig zu, die Mitgliederbeiträge in gleicher Höhe beizubehalten. Zum Budget 81 fragt Herr J. Mäder, wer die Sitzungsgelder für den Vorstand bezahlt. Der Präsident erklärt, dass die Geschäftsleitung je Vorstandsmitglied Fr. 80.– und für den Präsidenten Fr. 100.– bezahlt und deshalb kein Geld mehr aus der Kasse genommen werden muss.

6. Anträge

Es liegen keine Anträge vor.

7. Vereinstätigkeit

Der Vorsitzende fragt die Versammlung nach weiteren Zielen. Da keine eintreffen, gelten diejenigen vom Bericht des Vorstandes.

8. Beschwerden

Beim Vorstand sind keine Beschwerden eingetroffen.

9. Verschiedenes

- Die Versammlung entscheidet sich in einer Abstimmung, dass in Zukunft die Generalversammlung nicht mehr an einem Freitag stattfinden soll.
- Frl. J. Bürgin möchte, dass das Datum des Ausflugs früher bekannt wird; daraufhin erwidert ihr der Präsident, dass er wie alle Jahre im September/Oktober zur Durchführung gelange.
- Um etwa 18.00 Uhr begrüssen wir Herrn R. Fügli.
- Herr H. Heinzmann informiert, dass wir am 20. Mai 1981 die Möglichkeit haben, die Brauerei Hürlimann zu besichtigen. Er lädt alle Mitglieder ein und hofft auf rege Teilnahme.
- Herr W. Liechti bedauert, dass nur etwa ein Drittel aller Mitglieder an der Versammlung teilnimmt. Der Vorsitzende unterstützt ihn, erklärt aber gleichzeitig, dass zu diesem Zeitpunkt ohnehin in vielen Vereinen Generalversammlungen stattfinden.

Die Versammlung schliesst um 18.10 Uhr.

Im Anschluss an die Punkte der Traktandenliste beantwortet Herr R. Fügli diverse Fragen des Vorstandes der Angestellten-Vereinigung und gibt noch einige interessante Informationen über den Geschäftsgang der Firma.

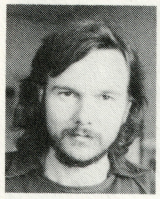
Nun kam die Zeit unserer Lehrlinge, die uns ein vorzügliches Essen servierten. Wir möchten uns an dieser Stelle nochmals bei Herrn R. Fügli und den Lehrlingen für ihren Einsatz bedanken.

Zürich, 7. April 1981 Der Aktuar: M. Gschwend

Wir stellen vor

OERLIKON BATTERIE

Hans Fenner
TD
Eintritt: 5. Januar



Beat Schärer
EU
Eintritt: 5. Januar

Edy Schmidig
RW
Eintritt: 16. Februar

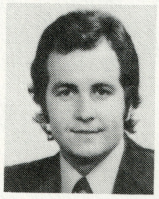
Erwin Meier
SV
Eintritt: 2. März

Rosemarie Nötzli
VA
Eintritt: 2. März

Helen Arpagaus
EDV
Eintritt: 1. April

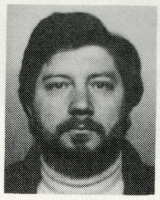
Plus

Silvia Weber
Buchhaltung
Eintritt: 1. Januar



Joseph Herro
Betriebsmechaniker
Eintritt: 1. März

Erich Stamm
Meister I-Montage
Eintritt: 1. März



Jürg Strahm
Alban Bern
Eintritt: 1. März

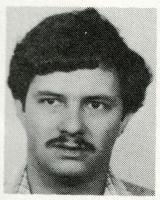
Lehrabschluss-prüfung

Eveline Gasser
Brigitte Martinelli

Monika Vögeli

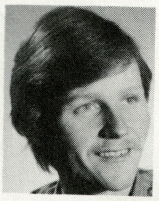
Unsere drei Lehrtöchter haben die Lehrabschlussprüfung mit Erfolg bestanden. Noten: 5.0, 4.9 und 4.9.

Wir gratulieren den drei Absolventinnen recht herzlich und wünschen ihnen für das bevorstehende Berufsleben viel Glück und Erfolg.

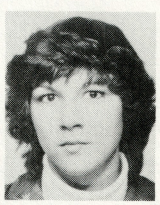


Hans-Ruedi Siegenthaler
Service-Monteur
Eintritt: 9. März

Renate Diethalm
Verkaufssekretariat
Eintritt: 1. April



Josef Henseler
Alban Zug
Eintritt: 10. März

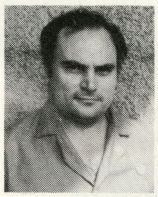


Vibeke Meier
Verkaufssekretariat
Eintritt: 6. April

Personalnachrichten

Jubilare

10 Jahre



Giuseppe Donato
Plattenproduktion
1. Juni

Talip Oezel
Plattenproduktion
23. Juni

Hans Bähler
EA-M
1. Juli

25 Jahre

Fritz Nöthiger
Giesserei
4. Juni

30 Jahre

Kurt Schmid
PM SV
1. Juni

35 Jahre

Emil Wirth
Meister Giesserei
5. August

20 Jahre

Max Jeker
Buchhaltung
1. Mai

Wir entbieten diesen treuen Mitarbeitern unsere herzlichen Glückwünsche. Möge ihnen für ihre weitere Tätigkeit bei uns wie im Privatleben alles Gute beschieden sein – Glück, Erfolg, Zufriedenheit und gute Gesundheit.

Redaktionsschluss für Nr. 46:
17. Juni 1981

Geburten

Nachwuchs ist eingetroffen bei:

Carlo Saracino
A-Mont./Sped.
ein Sohn Giancarlo
am 13. Januar 1981

Teodoro Strozza
A-Montage
eine Tochter
Antonietta Gerarda
am 10. März 1981

Pietro Bianchi
BLV
ein Sohn Tonio
am 5. März 1981

Wir gratulieren den glücklichen Eltern und wünschen ihrem jüngsten Familienangehörigen alles Gute auf dem Lebensweg.

Betriebskrankenkasse
der Accumulatoren-Fabrik
Oerlikon

Voranzeige

Generalversammlung
15. Mai 1981, 17.00 Uhr
im Personalrestaurant Binzmühle
der BCC Oerlikon.

Bitte reservieren Sie dieses Datum.
Danke.

Seniorenecke

Monatshock der Pensionierten

Wie wir bereits einem Teil unserer regelmässigen Hock-Besucher mitteilen konnten, fällt neben dem April-Treff auch unser Monatshock im Mai aus. Wir sind aber weiterhin auf der Suche nach einem geeigneten Lokal, denn wir wissen noch nicht, ob wir nach dem Besitzerwechsel im Restaurant Stadion Örlike dort noch Gastrecht geniessen können. Auf alle Fälle halten wir Sie auf dem laufenden und werden zu gegebener Zeit eine entsprechende Mitteilung an alle versenden.